Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 78

ВАЗ-2112: «ЗАРЯЖЕННЫЙ» ХЭТЧБЕК

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00078

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 78, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

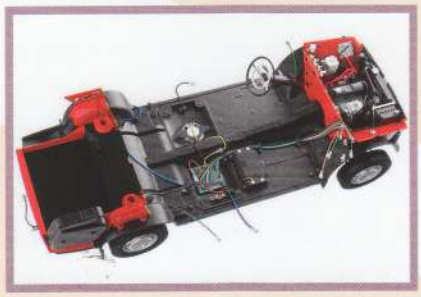
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 12.12.2019.
Дата выхода в свет: 27.02.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Николай Никитин/ИТАР-ТАСС; 7 © (вверху) Александр Легкий / Фотобанк Лори, (в середине) © Николай Никитин/ИТАР-ТАСС, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 8 (вверху слева) © Serhii Odarchenko/Фотобанк Лори, (вверху справа) © ТАСС, (внизу) © Голованов Сергей/Фотобанк Лори; 9 © traumautoarchiv.de/Wikimedia commons; 10 (вверху) © Simon Davison/Wikimedia commons, (в середине) © частная коллекция, (внизу) © Luc106/Wikimedia commons; 11 (вверху) © Art Konovalov/Фотобанк Лори, (внизу) © частная коллекция, (справа) © частная коллекция.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Установка заднего сиденья на панель внутреннего пола

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

ВАЗ-2112: «заряженный» хэтчбек

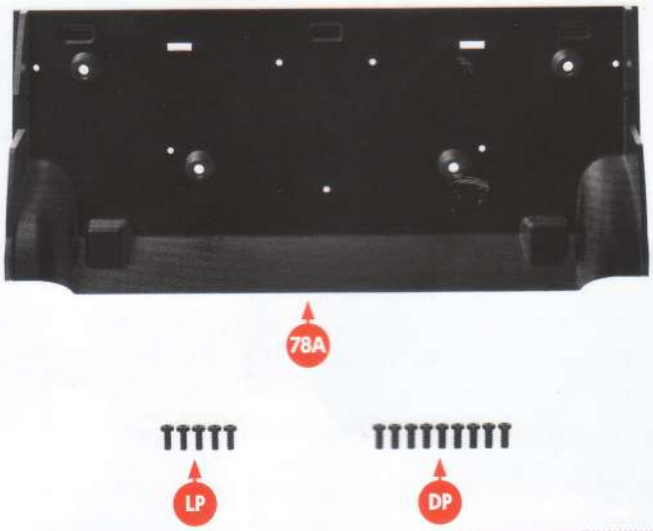
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Альфа Ромео»: путь к премиум-классу

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка заднего сиденья на панель внутреннего пола

Используя детали, полученные с этим номером, установите заднее сиденье на панель внутреннего пола.

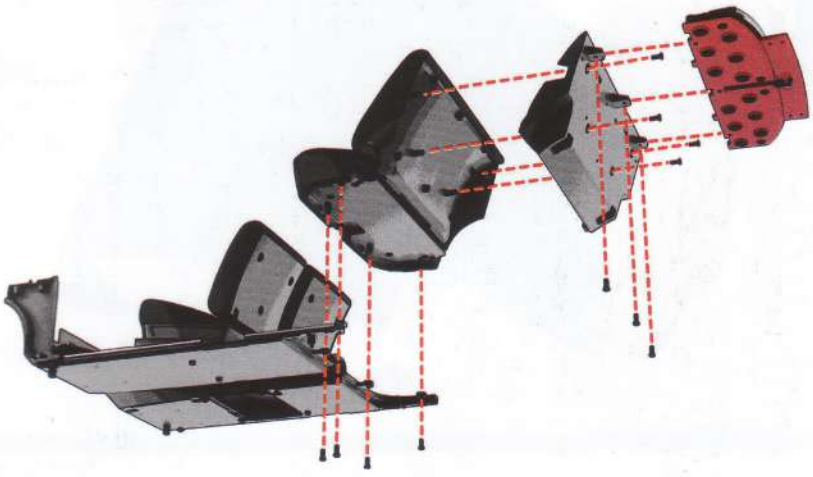


78A Стенка спинки заднего сиденья

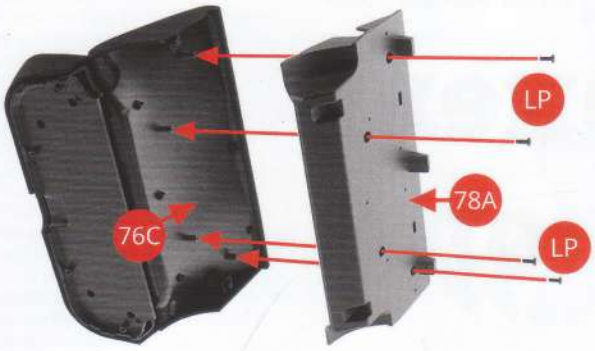
LP Винт M2,0 × 5,0 мм (5 шт.)

DP Винт M2,3 × 5,0 мм (9 шт.)

Схема сборки

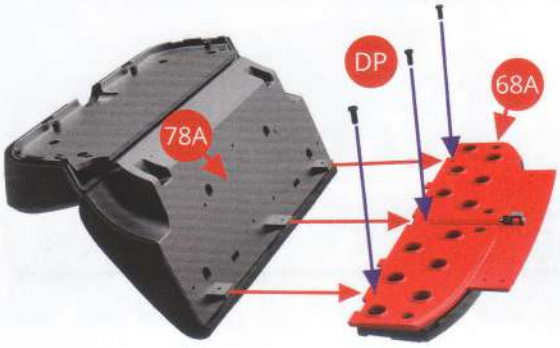


1



Пристыкуйте стенку спинки заднего сиденья 78A к каркасу спинки заднего сиденья 76C и закрепите четырьмя винтами LP.

2

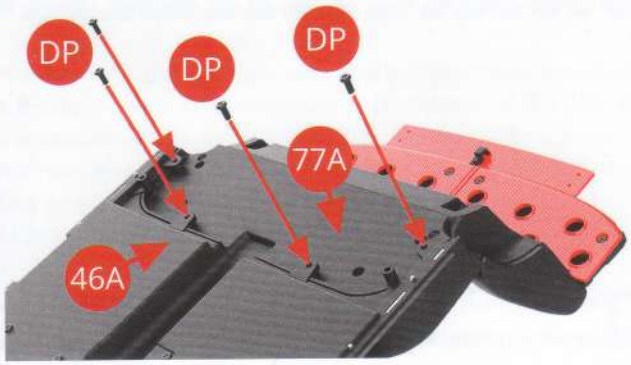


Пристыкуйте стенку спинки заднего сиденья 78A к полке задка 68A и закрепите тремя винтами DP.

3

Установите нижнюю частью каркаса собранного заднего сиденья 77A на панель внутреннего пола 46A.

4



Закрепите снизу четырьмя винтами DP нижнюю часть каркаса собранного заднего сиденья 77A на панели внутреннего пола 46A.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

ВАЗ-2112: «заряженный» хэтчбек

В полную противоположность предыдущему восьмому семейству вазовских автомобилей, в новом десятом – производство модели с кузовом хэтчбек происходило в последнюю очередь.

Пятидверный хэтчбек ВАЗ-2112 задумывался как самая динамичная версия «десятки» с более спортивным характером управляемости. Наряду с этим машина сохранила и ряд недостатков, свойственных «родственникам» по семейству.

Шустрая «Лада»

Автомобиль ВАЗ-2112 начали собирать в 1998 году, массовое же производство стартовало в 1999-м. Первые автомобили поступили в розничную торговую сеть в 2000 году.

Машина сразу произвела фурор, особенно среди молодежи, - иначе как «заряженной» ее никто не называл. В общем-то, это вполне соответствовало действительности. Достаточно сказать, что, в отличие от других моделей семейства, на хэтчбек никогда не устанавливался карбюраторный двигатель, популярность которого в те годы среди российских автолюбителей была еще довольно высока. Дело в том, что надежность инжекторных моторов поначалу оставляла желать лучшего. Кроме того, они требовали специфического

Переднеприводной автомобиль ВАЗ-2112 (хэтчбек) на заводском полигоне. 1997 год.

С 8-клапанным мотором

Наряду с «заряженной» версией выпускались варианты ВАЗ-21121 с 8-клапанным инжекторным двигателем ВАЗ-21114 объемом 1,6 л и мощностью в 81 л. с. и ВАЗ-21122 – бюджетная модификация с 8-клапанным инжекторным двигателем ВАЗ-2111. Эта версия выпускалась без электростеклоподъемников, колесные диски были размером 13 дюймов, тормоза – невентилируемые от автомобиля ВАЗ-2108.

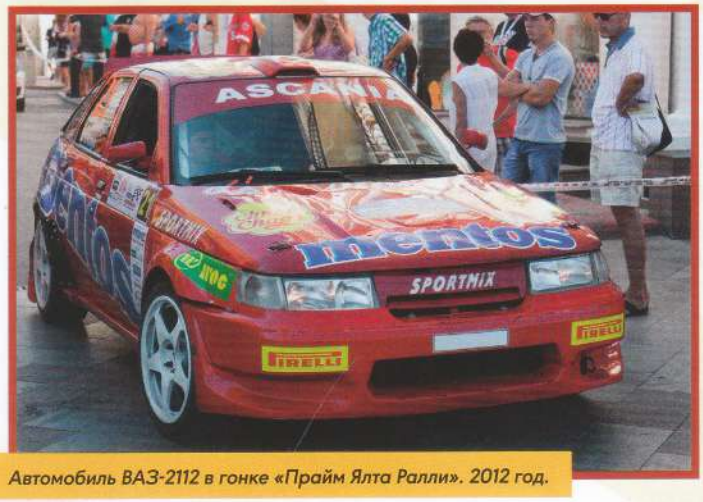
обслуживания, которое мог обеспечить не каждый автосервис. Вот и отдавали автолюбители долгое время предпочтение пусть устаревшим, но надежным и понятным карбюраторным моторам.

А ВАЗ-2112 уже в базовой версии оснащался двигателем ВАЗ-21120 с электронно-управляемым распределенным (многоточечным) впрыском топлива «Дженерал Моторс» и электронной системой зажигания. Следует отметить, что двигатель ВАЗ-21120 создавался не с чистого листа. Его конструктивная схема с 16-клапанным газораспределительным механизмом повторяет модель ВАЗ-2110, а блок цилиндров является копией «восьмерочного» мотора ВАЗ-21083. В этом можно убедиться, сравнив их геометрические параметры: диаметр расточек и межосевые расстояния. Получившийся мотор стал первым серийным силовым агрегатом с брендом ВАЗ и двумя распредвалами. В результате модернизации удалось поднять мощность двигателя сразу на 15 л. с. Ременной привод ГРМ остался без изменений, но и здесь были свои нововведения. Например, новая головка блока имела гидрокомпенсаторы, что, наконец-то, позволило владельцам отказаться от процедуры регулировки тепловых зазоров клапанов. Дополнительными маслоканалами обзавелись коренные подшипники.

Автомобиль ВАЗ-2112. 2007 год.

Двигатель автомобиля ВАЗ-2112 имел объем 1,5 л и электронно-управляемый многоточечный впрыск. 1996 год.

Автомобиль ВАЗ-2112 на грунтовой дороге. 2015 год.



Автомобиль ВАЗ-2112 в гонке «Прайм Ялта Ралли». 2012 год.

АО «АвтоВАЗ» договорилось с фирмой «Опель» о комплектации переднеприводных автомобилей (ВАЗ-2110, ВАЗ-2111, ВАЗ-2112) опелевскими двигателями мощностью 150 л. с. 1997 год.

16-клапанный 94-сильный двигатель позволял автомобилю разогнаться до скорости 185 км/ч. В немалой степени этому способствовал и низкий аэродинамический коэффициент Cx=0,3.

Экстерьер и интерьер

Спереди хэтчбек ВАЗ-2112 отличить от других автомобилей того же семейства просто невозможно – все они как две капли воды похожи, отличия имеются только в задней части, начиная от задних дверей. Для внешнего облика «двенадцатой» характерна та же плавность и зализанность линий, но, увы, и та же непропорциональная громоздкость, как будто машину надули изнутри. И даже внушительных размеров спойлер, разместившийся на пятой двери, не смог придать автомобилю спортивную легкость и стремительность. Чуть-чуть улучшают впечатление 14-дюймовые колеса (вместо 13-дюймовых на ВАЗ-2110 и ВАЗ-2111).

Главной особенностью «двенадцатой» является, конечно же, пятая дверь – прерогатива кузовов типа хэтчбек. Ее можно открыть как изнутри (на передней панели есть удобная кнопка с понятным обозначением), так и традиционно – снаружи с помощью ключа. Но поднять заднюю дверь можно лишь за спойлер, что способствует его износу. Зато, в отличие от «девятки», заднее стекло при езде по грязной дороге остается чистым, но при этом присутствует и задний стеклоочиститель. Несмотря на укороченный до 4170 мм кузов, места в салоне вполне достаточно для размещения 5 человек. Размер багажника, если не считать увеличившейся благодаря кузову хэтчбек высоты, такой же, как и у базовой «десятки», но доступ к нему удобнее, поскольку открывающийся проем много больше, чем на седане. А от салона багажник отделен двухстворчатой полочкой. Задние сиденья складываются независимо друг от друга в соотношении 1:2, что позволяет перевозить крупногабаритный груз и одновременно разместить одного или двух пассажиров сзади.

В отличие от «десятки» и «одиннадцатой», у ВАЗ-2112 в базовой комплектации присутствуют электростеклоподъемники всех дверей и подогрев передних сидений. В остальном салоны всех моделей одинаковы. Стоит отметить, что электроподъемники дверных стекол имеют неудобное управление: блок кнопок расположен между передними сиденьями почти на уровне их спинок, и в результате этими клавишами вынуждены пользоваться вслепую как сидящие спереди, так и задние пассажиры. К тому же нет режима автоматического подъема/опускания стекол. В этой же «слепой» зоне установлены тумблеры электроподогрева передних кресел.

ВАЗ-2112 – российский легковой автомобиль производства Волжского автозавода. 2011 год.

«Альфа Ромео»: путь к премиум-классу

Есть что-то загадочно-чарующее в названии этой известной итальянской фирмы. Перед глазами невольно возникают узкие улочки Вероны, влюбленные пары, воспетый Шекспиром балкон... Впрочем, ни к Вероне, ни к бессмертному творению Шекспира эта фирма не имеет никакого отношения.

«Альфа Ромео» (Alfa Romeo) – итальянская компания, специализирующаяся прежде всего на выпуске автомобилей премиум-класса. Однако в разное время она выпускала грузовики, автобусы, троллейбусы, автомобильные и даже авиационные двигатели.

История компании

Все началось в 1906 году, когда французский автомобильный инженер Александр Даррак основал в Неаполе «Итальянское акционерное общество "Даррак"» (Societa Anonima Italiana Darracq, SAID). Однако уже в конце 1906 года Даррак пришел к выводу, что Милан более удобен для строительства завода, чем Неаполь. Новый завод был построен в 1909 году, тогда же пост председателя SAID занял Уго Стелла, один из инвесторов фирмы. Ссылаясь на плохие продажи автомобилей «Даррак» (Darracq), Уго Стелла с другими соинвесторами и пока еще в партнерстве с Дарраком основал новую компанию «Акционерная автомобильная фабрика Ломбардии» (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, ALFA). Так появилась первая половина современного названия бренда. Для проектирования первого автомобиля пригласили инженера Джузеппе Мерози, ранее работавшего в компании «ФИАТ». Из-под руки Мерози вышла первая модель «Альфа

Автомобиль «Альфа 24HP Торпедо» 1910 года выпуска.

24 HP» (Alfa 24HP), развивавшая скорость до 100 км/ч. За ней последовали модели с еще более мощными моторами, и «Альфа» рискнула принять участие в автогонках. В 1914 году была собрана первая специальная гоночная модель для класса «Гран-при» - GP1914.

Первая мировая война вынудила компанию приостановить производство автомобилей на три года. В 1915 году фирму «Альфа» возглавил неаполитанский предприниматель Никола Ромео, который перевел ее на выпуск военной продукции, умело использовав имеющиеся наработки по автомобильным двигателям и их агрегатам для производства авиационных двигателей. Автомобильное производство было возобновлено в 1919 году, а в 1920-м название фирмы сменилось на «Альфа Ромео». Первым автомобилем, получившим новое название, стал гоночный «Альфа Ромео Торпедо 20/30HP» (Alfa Romeo Torpedo 20/30HP), с успехом участвовавший в гонках «Тарга Флорио» (Targa Florio) близ Палермо и в Муджелло под Флоренцией. Главным инженером по-прежнему оставался Джузеппе Мерози, а из ворот фирмы, помимо гоночных, выходили и обычные дорожные автомобили.

Автомобиль «Альфа Ромео 8С 2900В Туринг Спайдер» 1937 года выпуска.

Эмблема фирмы

Более оригинальную и красочную эмблему, чем у фирмы «Альфа Ромео», трудно найти. Значок фирмы объединяет в себя элементы гербов Италии, появившихся еще в XV веке. Эмблема была разработана в 1910 году Романо Каттанео, который использовал два основных геральдических элемента, традиционно ассоциировавшихся с Миланом: справа зеленая змея «бисцион» (что в переводе означает «уж») - эмблема герцогского рода Висконти, правившего городом в XIV веке; а слева красный крест на белом фоне - эмблема города Милана, которую Каттанео увидел на двери в замке Сфорца. В 1918 году, после того как Никола Ромео завладел компанией, эмблему переработали, добавив темно-синее металлическое кольцо с надписями «ALFA-ROMEO» и «MILANO», разделенными в честь Итальянского королевства двумя узлами Савойской династии. После победы гоночного автомобиля «Альфа Ромео P2» в первом Международном автомобильном чемпионате 1925 года в эмблему добавили лавровый венок. В 1946 году после отмены монархии, Савойские узлы были заменены на две изогнутые линии. А название «MILANO», дефис и линии были убраны со значка, когда «Альфа Ромео» открыла свой новый завод в Помильяно-д'Арко близ Неаполя в начале 1970-х годов. Коварный змей-бисцион так и остался на эмблеме. В 1925-1945 годах он был черного цвета. Современный герб существенно упрощен, змея утратила детали - чешую, глаза, ноздри. Красная фигурка человечка с раскинутыми руками иногда превращается в маленький крестик в зубах змеи, иногда - в змеиный язык.

Эмблема фирмы «Альфа Ромео».

Седан «Альфа Ромео 1900» 1956 года выпуска.

Автомобиль «Альфа Ромео GTV» в Нидерландах. 2014 год.

«Альфа Ромео» сегодня

Несмотря на успешное восстановление производства после окончания Второй мировой войны и стабильное развитие в 1950–1960 годы, в последующем десятилетии «Альфа Ромео» настиг кризис. Популярность марки начала снижаться. Было принято решение о кооперировании с другими автопроизводителями. В результате в 1981 году был заключен договор с фирмой «Ниссан» (Nissan) об образовании нового совместного предприятия АРНА (Alfa Romeo Nissan Automobili, ARNA). Первым продуктом совместных усилий стала модель «Альфа Ромео Арна» (Alfa Romeo Arna). Но особой популярностью машина не пользовалась. В итоге в 1986 году была достигнута договоренность о вхождении «Альфа Ромео» в состав корпорации ФИАТ. В результате начался новый подъем компании.

В 1998 году модель «Альфа Ромео 156» была удостоена титула «Европейский автомобиль года». В начале 2000-х годов этот успех повторил автомобиль «Альфа Ромео 147».

Грузовик «Альфа Ромео 2».

Грузовые автомобили

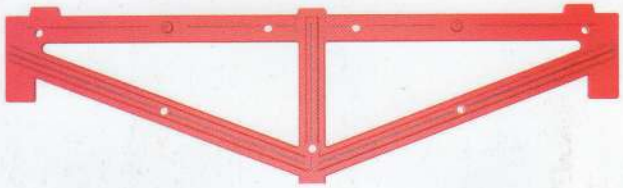
Первые грузовики «Альфа Ромео» представила в 1930 году. Это были легкие и тяжелые коммерческие грузовые модели, построенные на базе немецких машин «Бюссинг» (Büssing). Производство 3,5-тонных грузовиков осуществлялось во время Второй мировой войны для итальянской армии, а позднее – для вермахта. После войны выпуск грузовиков продолжался вплоть до середины 1980-х годов.

Французский автомобильный инженер Александр Даррак. 1897 год.

В НОМЕРЕ 79

- МОНТАЖ РАМКИ ЗАДНЕЙ ПЕРЕГОРОДКИ
- БРИТАНСКИЕ ГРУЗОВИКИ «БЕДФОРД»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- РАМКА ЗАДНЕЙ ПЕРЕГОРОДКИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!